



AMEC/TEAC

INFO LETTER / INFOLETTRE

Aircraft Maintenance Engineers of Canada / Techniciens d'Entretien d'Aéronefs du Canada

Volume 1 – Number 4

August 2022

In this issue:

- AMEC/TEAC Board Meeting
- AME History
- AME Day in Canada
- Insurance advice from Sound Insurance
- Upcoming Events

AMEC/TEAC Board Meeting

Representatives from our six regional associations met at the end of June. This meeting, which was held virtually, was one of the four annual meetings that are held regularly by our associations to discuss AMEC/TEAC business as well as items of mutual interest. A prime discussion topic was the recent shift of classroom training to computer and virtual platforms.

As a result of these discussions AMEC/TEAC has issued the following "Position on Training Requirements"

AMEC/TEAC Position on Training Requirements

There has been a lot of discussion about "Virtual" training in the past 24 months. AMO's have used "Virtual" training as a source of training during the COVID pandemic. Transport Canada has correctly instituted provisions to allow this kind of training because of travel and gathering restrictions to prevent the spread of COVID. Whether COVID has ended is questionable. Most if not all of the temporary provisions to allow virtual training are set to end in October 2022.

...continued on next page

Volume 1 – Numéro 4

Août 2022

Dans cette édition:

- AMEC/TEAC - Réunion du conseil d'administration
- Histoire des TEA
- Journée TEA au Canada
- Conseils d'assurance d'Ambri Assurances
- Événements à venir

AMEC/TEAC - Réunion du conseil d'administration

Des représentants de nos six associations régionales se sont rencontrés fin juin. Cette réunion, qui s'est tenue virtuellement, était l'une des quatre réunions annuelles tenues régulièrement par nos associations pour discuter des affaires AMEC/TEAC ainsi que de sujets d'intérêt mutuel. L'un des principaux sujets de discussion a été le passage récent de la formation en salle de classe aux plateformes informatiques et virtuelles.

À la suite de ces discussions, AMEC/TEAC a publié la « position sur les exigences de formation » suivante.

Position AMEC/TEAC sur les exigences de formation

Il y a eu beaucoup de discussions sur la formation « virtuelle » au cours des 24 derniers mois. Les OMA ont utilisé la formation « virtuelle » comme source de formation pendant la pandémie de COVID. Transports Canada a correctement mis en place des dispositions pour permettre ce type de formation en raison des restrictions de voyage et de rassemblement pour empêcher la propagation de la COVID. La fin de COVID est discutable. La plupart, sinon la totalité, des dispositions temporaires permettant la formation virtuelle doivent prendre fin en octobre 2022.

...Suite à la page suivante

AMEC/TEAC surveyed our members from across Canada. A clear message was received. Virtual training is not as perfect as some employers' think it is. In fact, from all age groups, it was noted that "Hands On" or "Practical" training was the better form of training.

AMEC/TEAC does not support 100% Virtual Training. AMEC/TEAC members have sent the message that 15% Virtual training is acceptable. Although in some cases 5% "hands-on training" might be acceptable it is viewed as inadequate. Our preference would be for 10% hands-on. The remaining 75- 80% of the training needs to be face-to-face class room time.

AMEC/TEAC a sondé nos membres à travers le Canada. Un message clair a été reçu. La formation virtuelle n'est pas aussi parfaite que certains employeurs le pensent. En fait, dans tous les groupes d'âge, on a noté que la « formation pratique » était la meilleure forme de formation.

AMEC/TEAC n'est pas en accord avec la formation virtuelle à 100 %. Les membres AMEC/TEAC ont envoyé le message que 15 % de formation virtuelle est acceptable. Bien que dans certains cas une « formation pratique » de 5 % puisse être acceptable, elle est considérée comme inadéquate. Notre préférence serait pour 10% de formation pratique. Les 75 à 80 % restants de la formation doivent être dispensés en salle de classe en face à face.

How the AME came to be

By Steve Chamberlain, L-AME

Part 3: Birth of the Aircraft Apprentice Program.

Late in 1918 the British Secretary of State for Air (Churchill) asked his Chief of the Air Staff (Trenchard) to prepare a document outlining the problems to be overcome to develop the RAF from what had emerged from WW1 and define what Trenchard thought would be the best way to establish a long-term program to develop and supply personnel for the RAF.

In December 1919 Trenchard's answer, titled "An outline of the scheme (program) for the Permanent Organization of the Royal Air Force" was commanded by His Majesty King George V to be presented to the British Parliament. The British Secretary of State for Air - one of the King's Principle Secretary's and Privy Councilor entered it into the Parliamentary record in England.

Comment les TEA ont vu le jour

par Steve Chamberlain, L-AME

Partie 3 : Naissance du programme d'apprentis aéronautiques.

À la fin de 1918, le secrétaire d'État britannique à l'Air (Churchill) demanda à son chef d'état-major de l'Air (Trenchard) de préparer un document décrivant les problèmes à surmonter pour développer la RAF à partir de ce qui avait émergé de la Première Guerre mondiale et définir ce que Trenchard pensait être la meilleure façon d'établir un programme à long terme pour développer et fournir du personnel à la RAF.

En décembre 1919, la réponse de Trenchard, intitulée "Un aperçu du schéma (programme) pour l'organisation permanente de la Royal Air Force", fut commandée par Sa Majesté le roi George V pour être présentée au Parlement britannique. Le secrétaire d'État britannique à l'Air - l'un des principaux secrétaires du roi et conseiller privé l'a inscrit dans les archives parlementaires en Angleterre.

That document soon became known as "The Trenchard Memorandum" by the news media and it dealt with **"the many complications of the Air Service and its intricate technical organization"**. Trenchard identifying that **these complications were not fully appreciated, "even by those who took a general interest in the subject"**, noted that the "Air Service was a war creation on a temporary basis".

Parliament was thus informed **"The personnel of the Air Service with few exceptions were only enlisted for the duration of the war, and put through an intensive but necessarily hurried course of training"**. They got what was needed to fight the war, but they didn't get all of what they would have gotten during a peacetime training program due to what is known as Dilution.

Trenchard noted "For the next year or two there will, doubtless, be no difficulty in enrolling as many ex-officers and men as are likely to be required" - meaning the short term problem of obtaining highly trained and competent aviation technical personnel and their technically trained and competent managers could be resolved, but the long term problem of **"where to obtain them after the next year or two"** remained unresolved.

Paragraph 5 of Trenchard's memorandum identified **"The Extreme importance of training" on which the whole future [...] depends**, namely, the training of officers and men. Trenchard stated:

"every endeavor (must) be made to eliminate flying accidents" [...] This end can only be secured by ensuring that the training of our mechanics in the multiplicity of trades necessitated by a highly technical service, is as thorough as it can be made. The best way to do this is to enlist the bulk of our skilled ranks as boys and train them ourselves. This has the added advantage that it will undoubtedly foster the Air Force spirit on which so much depends."

Section 6 identifies that the channels of entry for permanently commissioned officers (the Air Force's Managers) will be through 1) the Cadet College, 2) from the Universities and 3) from the ranks of the enlisted men. The cadet college will be the main channel. The Officer's course will last two years, during which the cadets will be given a thorough grounding in the theoretical and practical sides of their profession, and will in addition learn to fly. Selection of graduates from the Apprentice Program as Officer Cadets was covered separately.

Ce document est rapidement devenu connu sous le nom de "Trenchard Memorandum" par les médias et il traitait **"des nombreuses complications du service aérien et de son organisation technique complexe"**. Trenchard identifiant que ces complications **n'étaient pas pleinement appréciées, "même par ceux qui s'intéressaient au sujet de manière générale"**, a noté que "le service aérien était" une création de guerre sur une base temporaire".

Le Parlement a ainsi été informé **"Le personnel de l'Air Service à quelques exceptions près n'a été enrôlé que pour la durée de la guerre, et soumis à un entraînement intensif mais nécessairement hâtif"**. Ils ont obtenu ce qui était nécessaire pour faire la guerre, mais ils n'ont pas obtenu tout ce qu'ils auraient obtenu lors d'un programme d'entraînement en temps de paix en raison de ce qu'on appelle la dilution.

Trenchard a noté "Pendant l'année ou les deux prochaines années, il n'y aura sans aucun doute aucune difficulté à recruter autant d'anciens officiers et d'hommes qu'il sera probablement nécessaire" - ce qui signifie le problème à court terme d'obtenir du personnel technique aéronautique hautement qualifié et compétent et leur des cadres techniquement formés et compétents pouvaient être résolus, mais le problème à long terme de **"où les trouver après un an ou deux"** restait non résolu.

Le paragraphe 5 du mémorandum de Trenchard identifiait **"L'extrême importance de la formation" dont dépend tout l'avenir [...], à savoir la formation des officiers et des hommes**. Trenchard a déclaré :

"tous les efforts (doivent) être faits pour éliminer les accidents de vol" [...] Cette fin ne peut être assurée qu'en veillant à ce que la formation de nos mécaniciens à la multiplicité des métiers nécessités par un service hautement technique soit aussi approfondie que possible être fait. La meilleure façon d'y parvenir est d'enrôler la majeure partie de nos rangs qualifiés en tant que garçons et de les former nous-mêmes. Cela a l'avantage supplémentaire de favoriser sans aucun doute l'esprit de l'Air Force dont dépend tant de choses."

La section 6 indique que les conduits d'entrée pour les officiers permanents (les gestionnaires de l'armée de l'air) se feront par 1) le Collège des cadets, 2) des universités et 3) des rangs des hommes enrôlés. Le collège des cadets sera le conduit principal. Le cours d'officier durera deux ans, au cours desquels les élèves-officiers recevront une formation approfondie sur les aspects théoriques et pratiques de leur métier, et apprendront en outre à voler. La sélection des diplômés du programme d'apprentis en tant qu'élèves-officiers était traitée séparément.

After 5 years' service, the officers were required to select the particular technical subject they will make their special study during their subsequent RAF career, e.g. navigation, engines, wireless.

Short and Long courses will be provided in these subjects in order to cater both for:

- 1) the officer who wishes to continue primarily as a flying officer with a working knowledge of one or more technical subjects (Short Course), and for
- 2) those officers who wish to become really expert in a particular branch (Long Course).

Technical knowledge will [...] qualify an officer for selection for high command.

Section 7 of Trenchard's memo dealt with "The Training of the (trade's) men - The most difficult problem of all". Trenchard at this point clearly stating:

1. Demobilization had removed most of the best mechanics, and
2. The efficiency of the squadrons to be formed depended on the most thorough instruction of those (mechanics) who are to take their (demobilized mechanics') place.
3. The decision was made to enlist the bulk of those belonging to long apprenticeship trades as boys, who would undergo a preliminary course of three years' training at the RAF's Halton Aircraft Park - where ample and well equipped technical shops were already in existence from WW1 - before being passed "into the ranks" where they would then complete the greater bulk of (on the job) learning the practice of their trade during their subsequent period of RAF service.

Trenchard was confident in and anticipated that these mechanics, on retiring from the RAF and entering civilian life "will have no difficulty in securing recognition as skilled tradesmen [...] an important consideration since any tendency for the Air Force to be regarded as a blind alley occupation, would be fatal."

In Canada, the Canadian Air Board created a "Civil Air Service" and staffed it with Ex-RAF officers and men. Camp Borden was selected to be the "Training Camp" for ALL flying officers and mechanics of both the Canadian Civil Air Service and the Canadian Air Force. However where the British put emphasis on "Technical Training"

Après 5 ans de service, les officiers devaient sélectionner le sujet technique particulier qu'ils étudieraient au cours de leur carrière ultérieure dans la RAF, par exemple la navigation, les moteurs, le radio.

Des cours courts et longs seront dispensés dans ces matières afin de répondre à la fois aux :

- 1) l'officier qui souhaite continuer principalement comme officier de vol avec une connaissance pratique d'un ou plusieurs sujets techniques (cours courts) , et pour
- 2) les officiers qui souhaitent devenir vraiment experts dans une branche particulière (cours longs).

Les connaissances techniques [...] permettront à un officier d'être sélectionné pour le haut commandement.

La section 7 de la note de Trenchard traitait de "La formation des hommes (du métier) - Le problème le plus difficile de tous". Trenchard à ce stade indiquant clairement :

1. La démobilisation avait supprimé la plupart des meilleurs mécaniciens, et
2. L'efficacité des escadrons à former dépendait de l'instruction la plus approfondie de ceux (mécaniciens) qui devaient prendre leur place (mécaniciens démobilisés).
3. La décision a été prise d'enrôler la majeure partie de ceux appartenant à des métiers d'apprentissage longs en tant que garçons, qui suivraient un cours préliminaire de trois ans de formation au Halton Aircraft Park de la RAF - où de nombreux ateliers techniques bien équipés existaient déjà depuis WW1 - avant d'être passés "dans les rangs" où ils complèteraient ensuite la plus grande partie de (sur le tas) en apprenant la pratique de leur métier au cours de leur période ultérieure de service dans la RAF.

Trenchard était confiant et prévoyait que ces mécaniciens, lorsqu'ils prendraient leur retraite de la RAF et entreraient dans la vie civile "n'auront aucune difficulté à se faire reconnaître en tant qu'artisans qualifiés [...] une considération importante puisque toute tendance de l'armée de l'air à être considérée comme un l'occupation d'une impasse, serait fatale."

Au Canada, le Canadian Air Board a créé un "Civil Air Service" et l'a doté d'anciens officiers et hommes de la RAF. Le Camp Borden a été choisi pour être le « camp d'entraînement » pour TOUS les officiers d'aviation et les mécaniciens du Service de l'aviation civile du Canada et de l'Aviation canadienne. . Cependant, alors que les Britanniques mettaient l'accent sur la « formation

as the primary requirement for "Command Officers" Canada did not - focusing more on "Flight Training of Pilot Officers" and delivering basic aviation trades training to enlisted tradesmen - not Boy Apprentices who entered the program at age 16 after passing competitive examinations as the British did.

Where the British established a 3 year long aircraft mechanic's preliminary training course akin to attending an "Aviation High School" program at a National Level in one location, Canada did not - however what the CAF did establish for aircraft trades' training under Air Board oversight placed Canada's aviation technical training program solely on a "military only" level at Camp Borden.

In Canada, "Trades Training" - then and now - is a Provincial jurisdiction by way of the British North America Act. The Canadian Air Board appears to have erred in that it failed to comply with the BNA and establish a Federal standard for a 3 year aircraft mechanic's preliminary training program that could be delivered at the Provincial level, with the resulting Provincial trade's accreditation being issued by the Provinces and accepted by the Federal Government.

The "Extreme Importance" of thoroughly training aviation maintenance trades' personnel in the multiplicity of aviation trades subjects by the Provinces for work in Canadian Civil Aviation not being realised / fully appreciated, even by those in Canada who took a greater than general interest in the subject.

To be continued.....

Steve Chamberlain has been a licensed Canadian AME for over 30 years performing and certifying aircraft maintenance. He has experience as a license holder in a number of foreign regulatory jurisdictions including the UK, Caribbean and Africa. We look forward to his series of articles from his extensive research into the origin, training and licensing of AMEs in Canada and elsewhere.

technique » comme principale exigence pour les « officiers de commandement », le Canada ne l'a pas fait - se concentrant davantage sur la « formation en vol des officiers pilotes » et offrant une formation de base aux métiers de l'aviation aux hommes de métier enrôlés - et non les apprentis garçons qui sont entrés dans le programme à 16 ans après avoir passé des concours comme l'ont fait les Britanniques.

Là où les Britanniques ont établi un cours de formation préliminaire de 3 ans pour les mécaniciens d'aéronefs, semblable à la participation à un programme "Aviation High School" au niveau national à un endroit, le Canada ne l'a pas fait - cependant, ce que les FAC ont établi pour la formation des métiers de l'aviation sous la supervision de l'Air Board placé Le programme de formation technique aéronautique du Canada uniquement au niveau « militaire uniquement » au Camp Borden.

Au Canada, la « formation dans les métiers » - alors et maintenant - est une compétence provinciale en vertu de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique. La Commission de l'air du Canada semble avoir commis une erreur en ne se conformant pas à l'ANB et en n'établissant pas de norme fédérale pour un programme de formation préliminaire de 3 ans pour les mécaniciens d'aéronefs qui pourrait être offert au niveau provincial, l'accréditation du métier provincial qui en résulte est délivrée par les provinces et acceptée par le gouvernement fédéral.

L'« extrême importance » de la formation approfondie du personnel des métiers de l'entretien de l'aviation dans la multiplicité des sujets des métiers de l'aviation par les provinces pour le travail dans l'aviation civile canadienne n'est pas réalisée / pleinement appréciée, même par ceux au Canada qui ont un intérêt plus que général pour le matière.

À suivre

Steve Chamberlain est un TEA canadien agréé depuis plus de 30 ans, effectuant et certifiant la maintenance d'aéronefs. Il a de l'expérience en tant que titulaire de licence dans un certain nombre de juridictions réglementaires étrangères, notamment au Royaume-Uni, dans les Caraïbes et en Afrique. Nous attendons avec impatience sa série d'articles issus de ses recherches approfondies sur l'origine, la formation et l'octroi de licences aux TEA au Canada et ailleurs.

AME Day in Canada

An initiative has been launched towards getting a “Canadian Aircraft Maintenance Engineer Day” officially recognised by the Parliament of Canada.

Formal recognition of a “Canadian AME Day” will acknowledge the contributions of the individuals responsible for the safe operation of aircraft within Canada and around the world. Canadian AMEs have so much to offer - and have offered so much - for over a century. It is time for them to receive the credit and recognition they are due from the People of Canada and everyone else who flies on the machinery we take pride in keeping in the skies.

AMEC / TEAC and the regional associations as well as major airlines and flying organizations are being asked for their support. To make this happen will take a lot of AMEs in Canada being made aware and standing in support of the initiative from coast to coast.

April 20th is proposed as the date to celebrate AMEs in Canada each year. April 20, 1920 is the date of the issuance of the very first Air Engineer license, to Robert McCombie, the first of what would become the Aircraft Maintenance Engineer (AME).

On April 20th 2023 we hope to celebrate our heritage with our first “Canadian AME Day”.

Journée TEA au Canada

Une initiative a été lancée pour faire reconnaître officiellement une « Journée canadienne du technicien d'entretien d'aéronefs » par le Parlement du Canada.

La reconnaissance officielle d'une « journée TEA canadienne » reconnaîtra les contributions des personnes responsables de l'exploitation sécuritaire des aéronefs au Canada et dans le monde. Les TEA canadiens ont tellement à offrir - et ont tellement offert - depuis plus d'un siècle. Il est temps pour eux de recevoir le crédit et la reconnaissance qui leur sont dus de la part du peuple canadien et de tous ceux qui volent sur les machines que nous sommes fiers de garder dans les cieux.

AMEC / TEAC et les associations régionales ainsi que les principales compagnies aériennes et organisations de vol sont sollicitées pour leur soutien. Pour que cela se produise, il faudra que de nombreux TEA au Canada soient sensibilisés et soutiennent l'initiative d'un océan à l'autre.

Le 20 avril est proposé comme date pour célébrer les TEA au Canada chaque année. Le 20 avril 1920 est la date de la délivrance de la toute première licence de mécanicien aéronautique à Robert McCombie, le premier de ce qui allait devenir le technicien d'entretien d'aéronefs (TEA).

Le 20 avril 2023, nous espérons célébrer notre patrimoine avec notre première "Journée TEA canadienne".



CYBER SECURITY

In January of this year, we submitted an article for the AME Association of Ontario newsletter about **Cyber Security**. It wasn't the most optimistic article since cyber-attacks have increased drastically since the pandemic. Recently the Insurance Bureau of Canada (IBC) released a report to their members about cyber statistics, and well, things have gotten worse.

IBC reported that in 2020 Canadian insurers paid out a total of \$600 million in claim costs, this was up from \$118 Million in 2019. With the sudden and sharp increase in cyber claims over the last few years, global insurers realized their products and services, while effective, were inadequately undercharged for. The amount of premiums didn't nearly cover all the claims. As a result, they have been increasing their prices and restricted their underwriting capacity by reducing limits and even non-renewing some of their policies.

In June the federal government tabled a bill that would require all businesses (no matter how small) to report all digital attacks to strengthen the country's cyber defences. A number of insurance companies are eagerly anticipating this change since it will help them understand the true risk of cyber security and help them price their products more effectively.

Normally I'm the first to recommend everyone buy insurance for pretty much everything (it's a side effect of selling insurance for over 30 years) but right now cyber insurance may not be a reasonable option for smaller operations or individuals like AME contractors due to the price.

That doesn't mean there isn't anything you can do. Below are the most common types of attacks to be on the lookout for and the top tips provided by insurance companies on how to protect yourself.

COMMON TYPES OF CYBER ATTACKS AND TIPS TO STAY SAFE

No matter the industry or how large or small the operation, everyone has the potential to be the victim of a cyber-attack. Though you tend to hear about big companies only ever being affected in the headlines, **smaller operations are at a much higher risk** due to fewer preventative measures in place.

Common Types of Cyber Attacks

- | | |
|------------------------|---|
| 1. Phishing: | Using various methods to trick someone into believe fraudulent communication to reveal private information. |
| 2. Malware: | Malicious software that gains access to your system, allowing an attacker to access your data. |
| 3. Social Engineering: | Strategy used by an attacker who tricks their victims into violating normal security practices. |
| 4. Human Error: | Unintentional action by a person that allows any of the above attacks to occur. |

Top Insurer Tips to Increase Your Cyber Security

1. Implement Multi-Factor Authentication
2. Maintain Good Data Backups
3. Enable Secure Remote Access
4. Update your Software
5. Use a Password Manager
6. Scan for Malicious Software
7. Encrypt your Data

More in-depth details, including instructions to implement any of these security measures can be found in the [2021 Coalition Cyber Security Guide](#). *ANGLAIS SEULEMENT*

LINKS

1. [BILL C-26](#) which would require the reporting of cyber-attacks [VERSION FRANÇAIS](#)
2. [Protecting Your Organization from Cyber Risk](#) from the Insurance Bureau of Canada (tips for businesses to protect against cyber-attacks) *ANGLAIS SEULEMENT*
3. [The Cyber Threat to Aviation](#), Sandy Odebunmi, Aviation News Journal September 2021 Issue *ANGLAIS SEULEMENT*
4. [Stopping Cyber Intrusions Onboard Aircraft](#), OPM Research, Director of Maintenance Magazine April 2021 Issue *ANGLAIS SEULEMENT*
5. [Hacker's Guide to Aircraft Maintenance](#), OPM Research, Director of Maintenance, October 1, 2012 (A little dated but still interesting) *ANGLAIS SEULEMENT*
6. [Scams and Fraud](#) (tips to recognize a scam by the CRA) [VERSION FRANÇAIS](#)
7. The [Canadian Anti-Fraud Centre](#) (up to date known scams, including cyber, against Canadian businesses and individuals) [VERSION FRANÇAIS](#)

If we can be of any help at any time in protecting you, your family, employees and business, please do not hesitate to contact our office.

Sandy Odebunmi

Vice President Aviation, Sound Insurance
416-642-6360, sandyo@soundinsurance.ca

You can find out more about our programs and an application on our website at <https://www.soundinsurance.ca/ame-insurance> or www.ambri.ca

SOUND INSURANCE PRODUCTS AVAILABLE FOR AME ASSOCIATION MEMBERS

- ⚙ Aviation Liability & Property Insurance for AME Contractors
- ⚙ Aviation Liability & Property Insurance for AMOs
- ⚙ Private Aircraft Insurance
- ⚙ Hangar Insurance

CONTACT INFO

aviation@soundinsurance.ca • 416-642-6360

CONTACT FOR QUEBEC RESIDENTS

info@ambri.ca • 514-374-6274 ext. 221

LA CYBER-SÉCURITÉ

En janvier de cette année, nous avons soumis un article pour le bulletin de l'AME Association of Ontario sur la cyber sécurité. Ce n'était pas l'article le plus optimiste puisque les cyberattaques ont considérablement augmenté depuis la pandémie. Récemment, le Bureau d'assurance du Canada (BAC) a publié un rapport à ses membres sur le cyber statistique, et bien, les choses ont empiré.

IBC a rapporté qu'en 2020, les assureurs canadiens ont payé un total de 600 millions de dollars en coûts de réclamation, contre 118 millions de dollars en 2019. Avec l'augmentation soudaine et marquée des cybers réclamations au cours des dernières années, les assureurs mondiaux ont réalisé leurs produits et services, bien qu'efficaces, étaient insuffisamment facturés. Le montant des primes ne couvrait presque pas toutes les réclamations. En conséquence, ils ont augmenté leurs prix et restreint leur capacité de souscription en réduisant les limites et même en ne renouvelant pas certaines de leurs polices.

En juin, le gouvernement fédéral a déposé un projet de loi qui obligerait toutes les entreprises (aussi petites soient-elles) à signaler toutes les attaques numériques afin de renforcer les cyberdéfense du pays. Un chiffre si les compagnies d'assurance anticipent ce changement avec impatience, car cela les aidera à comprendre le véritable risque du cyber sécurité et les aidera à tarifier leurs produits plus efficacement.

Normalement, je suis le premier à recommander à tout le monde de souscrire une assurance pour à peu près tout (c'est un effet secondaire de la vente d'assurance depuis plus de 30 ans), mais pour le moment, la cyber-assurance n'est peut-être pas une option raisonnable pour les petites opérations ou les individus comme les entrepreneurs TEA en raison de la le prix.

Cela ne signifie pas que vous ne pouvez rien faire. Vous trouverez ci-dessous les types d'attaques les plus courants à surveiller et les meilleurs conseils fournis par les compagnies d'assurance pour vous protéger.

TYPES COURANTS DE CYBERATTQUES ET CONSEILS POUR RESTER EN SÉCURITÉ

Peu importe l'industrie ou la taille de l'entreprise, tout le monde a le potentiel d'être victime d'une cyberattaque. Bien que vous ayez tendance à entendre parler de grandes entreprises qui ne sont jamais touchées que dans les gros titres, les petites entreprises courent un risque beaucoup plus élevé en raison du nombre réduit de mesures préventives en place.

Types courants de cyberattaques :

1. Hameçonnage : Utilisation de diverses méthodes pour inciter quelqu'un à croire à une communication frauduleuse afin de révéler des informations privées.
2. Malware : Logiciel malveillant qui accède à votre système, permettant à un attaquant d'accéder à vos données.
3. Ingénierie sociale : stratégie utilisée par un attaquant qui trompe ses victimes pour qu'elles enfreignent les pratiques de sécurité normales.

4. Erreur humaine : action non intentionnelle d'une personne qui permet à l'une des attaques ci-dessus de se produire.

Les meilleurs conseils des assureurs pour augmenter votre cyber sécurité

1. Implémenter l'authentification multi-facteur
2. Maintenir de bonnes sauvegardes de données
3. Activer l'accès à distance sécurisé
4. Mettez à jour votre logiciel
5. Utilisez un gestionnaire de mots de passe
6. Rechercher les logiciels malveillants
7. Chiffrez vos données

Des détails plus détaillés, y compris des instructions pour mettre en œuvre l'une de ces mesures de sécurité, peuvent être trouvés dans le [2021 Coalition Cyber Security Guide](#). *ANGLAIS SEULEMENT*

LIENS

1. [Loi C-26](#) qui obligerait le signalement des cyberattaques [VERSION FRANÇAIS](#)
2. [Protecting Your Organization from Cyber Risk](#) Bureau d'assurance du Canada (conseils aux entreprises pour se protéger contre les cyberattaques) *ANGLAIS SEULEMENT*
3. [The Cyber Threat to Aviation](#), Sandy Odebunmi, Aviation News Journal September 2021 Issue *ANGLAIS SEULEMENT*
4. [Stopping Cyber Intrusions Onboard Aircraft](#), OPM Research, Director of Maintenance Magazine April 2021 Issue *ANGLAIS SEULEMENT*
5. [Hacker's Guide to Aircraft Maintenance](#), OPM Research, Director of Maintenance, October 1, 2012 (A little dated but still interesting) *ANGLAIS SEULEMENT*
6. [Scams and Fraud](#) Escroqueries et fraudes (conseils pour reconnaître une escroquerie par l'ARC) [VERSION FRANÇAIS](#)
7. [Canadian Anti-Fraud Centre](#) Le Centre antifraude du Canada (escroqueries connues à jour, y compris cyber, contre des entreprises et des particuliers canadiens) [VERSION FRANÇAIS](#)

Si nous pouvons vous aider à tout moment pour vous protéger, vous, votre famille, vos employés et votre entreprise, n'hésitez pas à contacter notre bureau.

Sandy Odebunmi
Vice President Aviation, Sound Insurance
416-642-6360, sandyo@soundinsurance.ca

Vous pouvez en savoir plus sur nos programmes et une application sur notre site Web à <https://www.soundinsurance.ca/ame-insurance> ou www.ambri.ca

SOUND INSURANCE PRODUCTS AVAILABLE FOR AME ASSOCIATION MEMBERS

- ⚙️ Aviation Liability & Property Insurance for AME Contractors
- ⚙️ Aviation Liability & Property Insurance for AMOs
- ⚙️ Private Aircraft Insurance
- ⚙️ Hangar Insurance

CONTACT INFO

aviation@soundinsurance.ca • 416-642-6360

CONTACT FOR QUEBEC RESIDENTS

info@ambri.ca • 514-374-6274 ext. 221

Upcoming Events

Évènements à venir

CAREERS in AVIATION EXPO

Southport, MB
October 15, 2022

SAVE THE DATE!

1-2 NOVEMBER, 2022

IN CONJUNCTION WITH THE 2022 ONTARIO AIRCRAFT
MAINTENANCE CONFERENCE,
CLINTON MARQUARDT - SLEEP & FATIGUE SPECIALIST
IS PLEASED TO OFFER :

FATIGUE RISK MANAGEMENT FOR MANAGERS & SAFETY STAKEHOLDERS

LEARN HOW TO
REDUCE THE RISK OF
FATIGUE FOR YOUR
SHIFT-WORKERS.

- EARLY-BIRD REGISTRATION: \$850 CAD
- REGULAR REGISTRATION: \$950 CAD
- GROUP RATE: Discounts are available please ask clintm@sleepanddreams.com
- SPECIAL BONUS! Register for this training and get FREE registration for the Ontario Aircraft Maintenance Conference (2-3Nov22)!

MAXIMIZING HEALTH,
SAFETY AND
PRODUCTIVITY
WITH THE LATEST
FATIGUE SCIENCE



2022 Ontario Aircraft Maintenance Conference

***Delta Hotel &
Conference Center
Dixon Road - Toronto***

November 2 & 3, 2022